



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III – खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 167]
No. 167]

नई दिल्ली, ब्रह्मस्पतिवार, अगस्त 16, 2007/श्रावण 25, 1929
NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 16, 2007/SRAVANA 25, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 अगस्त, 2007

सं. टीएमपी/12/2007-बीसीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, कन्टेनर रहित पोतों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग हेतु प्रभार लगाने के लिए विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएमपी/12/2007-बीपीटी

विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

..... आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2007 के 7वें दिन पारित)

विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीसीटीपीएल) ने फरवरी, 2007 में दरमान की समीक्षा के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया था। इसने प्रचलित दरमान को जारी रखने का प्रस्ताव तो किया था, साथ ही विविध सेवाओं के लिए कुछ नई प्रशुल्क मर्दें भी आरंभ करने का प्रस्ताव भी किया था। बीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क मर्दों में से एक, टर्मिनल सुविधाओं का उपयोग करने के लिए कन्टेनर रहित पोतों से रु. 8000 प्रति घंटा या उसके भाग की दर से प्रभार बसूलना था।

1.2. छोटी-मोटी मरम्मतों, भंडार-सामग्री / यात्रियों को उतारना / चढ़ाना, समुद्र-मध्य आपूर्ति पोतों को लंगर डालने देना प्यूमीगेशन इत्यादि विभिन्न विविध गतिविधियों हेतु वीपीटी की सहमति से, पिछले वर्ष, इसके टर्मिनल पर, व्यापार जगत के अनुरोध पर, कन्टेनर रहित कुछ पोतों को लंगर डालने दिया था। लाइसेंस करार, लाइसेंस धारक को, वीपीटी की सहमति से ही अपने बर्थ पर कन्टेनर रहित पोतों के प्रहस्तन की इजाजत देता है। लाइसेंस करार में अनुबंध किया गया है कि टर्मिनल में प्रहस्तन कन्टेनर पोतों से, वीपीटी के दरमान में, निर्धारित पोतधाट प्रभार लाइसेंस और लाइसेंसी के बीच 50%-50% बांटा जाएगा।

1.3. वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि पिछले वर्ष इसके टर्मिनल पर लंगर डालने वाले अधिकतर कन्टेनर-रहित पोतों ने कोई कार्गो प्रहस्तन प्रचालन नहीं किया और इसलिए वीसीटीपीएल को ऐसे पोतों से कोई पोतधाट भाड़ा नहीं मिला।

कन्टेनर टर्मिनल में ऐसी गतिविधियों को इजाजत देना केवल तभी व्यवहार्य होगा जब टर्मिनल आपरेटर को व्यक्तियों, सामग्री और वाहन के आवागमन पर आने वाली लागत, यादृच्छिक नौका गश्त समेत वाटर फ्रॅट क्षेत्र में व्यापक सुरक्षा और सतर्कता, प्रकाश-व्यवस्था, भवन-प्रबंधन और विभिन्न सुविधाओं के अनुरक्षण, कैन्टीन और चिकित्सा सुविधाओं तक पहुंच, संरक्षा, टर्मिनल के सुपरविजन हेतु मानवशक्ति की लागत की मद में समुचित प्रतिपूर्ति नहीं हो जाती। इस पृष्ठभूमि में वीसीटीपीएल ने अपने टर्मिनलों पर सुविधाएं प्राप्त करने के लिए कन्टेनर रहित पोतों पर रु. 8000/- प्रति घंटा की दर से प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है।

1.4. अपने दरमान में किसी विशिष्ट दर के अभाव में वीसीटीपीएल ने अपने टर्मिनल पर भूतल स्थित सुविधाएं प्राप्त करने के लिए कन्टेनर रहित पोतों से एक लाख रुपये प्रतिदिन या उसका भाग की दर से वसूल किया है। सम्बद्ध पोत एजेन्टों और वीसीटीपीएल के बीच इस पर परस्पर सहमति हो गई थी। चूंकि कुछ पोत पूरे दिन नहीं ठहरते थे, व्यापार-जगत के एक खंड ने प्रति घंटा दर का सुझाव दिया। इसलिए, यदि पोत एक दिन की कम अवधि के लिए ठहरते हैं, उनके लिए रु.8000/- प्रति घंटा दर (यद्यपि यह आनुपातिक गणना से अधिक है) प्रस्तावित की है जिससे व्यापार-जगत को फायदा हो। प्रस्तावित प्रशुल्क से अधिक राजस्व उद्भूत होने की संभावना नहीं है, इसलिए इसे तदर्थ आधार पर प्रस्तावित किया गया है।

2. अधिकतर उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता एसोसिएशनों ने प्रस्तावित प्रशुल्क मद पर आपत्ति व्यक्त की है। भूस्वामी विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) ने भी प्रस्तावित प्रभार पर इस आधार पर सख्त एतराज जताया है कि यह लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार नहीं है क्योंकि लाइसेंसी इसकी इजाजत के बिना किसी भी कन्टेनर रहित पोत का प्रहस्तन नहीं कर सकता।

3. वीसीटीपीएल के दरमान की समीक्षा हेतु इसके प्रस्ताव के संदर्भ से 12 जून 2007 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। मतभेदों को दूर करने और एक सर्वसमत स्थिति पर पहुंचने के लिए वीपीटी को वीसीटीपीएल और प्रासंगिक उपयोगकर्ता समूहों के साथ एक बैठक बुलाने की सलाह दी गई थी। वीसीटीपीएल को सलाह दी गई थी कि वह इस मुद्दे पर लागत-औचित्य के आधार पर या उपरोक्त बैठक में अर्जित मतैक्य के आधार पर एक संशोधित प्रस्ताव दाखिल करे। जब भी वीसीटीपीएल द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया जाएगा, तभी उस पर अलग से निर्णय लिया जाएगा। जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, इस विशेष प्रशुल्क मद को मुख्य प्रस्ताव से अलग किया गया जिसे 28 जून 2007 को पारित आदेश के माध्यम पहले ही निबटा दिया गया है।

4. तदनुसार, वीसीटीपीएल ने, कन्टेनर रहित पोतों पर प्रशुल्क लगाने के लिए संशोधित प्रस्ताव दाखिल कर दिया है। इसने सूचित किया है कि वीपीटी ने 26 जून 2007 को विशाखापत्तनम् स्टीमशिप एजेन्ट्स एसोसिएशन (वीएसए) के साथ एक बैठक बुलाई थी और कन्टेनर रहित पोतों पर निम्नलिखित प्रशुल्क लगाने के लिए एकमत से निर्णय लिया गया था।

2.4. पोतों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग हेतु प्रभार

प्रभार कन्टेनर रहित पोतों अर्थात् वीसीटी पर लंगर डाले हुए या तो नॉन कम्पेटिबल-कार्गो का प्रहस्तन करने वाले पोतों या किसी भी तरह के कार्गो का प्रहस्तन न करने वाले पोतों पर लागू होंगे।

जीआरटी	प्रस्तावित दर
10000 तक	रु. 2100.00 प्रति घंटा
10001 से 30000 तक	रु. 0.10 प्रति जीआरटी प्रति घंटा न्यूनतम रु. 2100.00 प्रति घंटा के साथ
30001 और अधिक	रु. 0.16 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

4.2 वीसीटीपीएल ने, सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं से प्राप्त मतैक्यता के आधार पर प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित करने हेतु इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है।

5.1. विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेन्ट्स एसोसिएशन ने वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क के प्रति अपनी स्वीकृति की पुष्टि की है।

5.2. वीपीटी ने पुष्टि की है कि इस प्रशुल्क मद पर चर्चा के लिए वीएसएए और वीसीटीपीएल के साथ बैठक बुलाई गई थी। इस प्रस्ताव के संदर्भ से पत्तन ने निम्नलिखित बातें प्रस्तुत की हैं:-

- (i) अभ्यागतों / सामग्री (कार्गो को छोड़कर) तथा यात्री वाहनों के आवागमन नियंत्रण विस्तृत सुरक्षा, प्रकाश व्यवस्था, भवन-प्रबंधन, कैन्टीन और यिकित्सा सुविधाओं तक आवागमन, संरक्षा इत्यादि टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पत्तन प्रक्रियाओं के सरलीकरण और युक्तिकरण पर निर्देशक समूह की संस्तुतियों के अनुरूप नहीं हैं। कथित रिपोर्ट में, निर्देशक समूह ने आनुषंगिक सुविधाओं के लिए ऐसे प्रभारों के पोतघाट भाड़े या लंगर भाड़े के साथ अधिकतम संभव सीमा तक समेकित करने की सिफारिश की थी।
- (ii) तथापि, चूंकि व्यापार जगत ने प्रस्ताव को अपनी सहमति दे दी है, जो पोत लाइसेंस करार के अन्तर्गत नहीं आते हैं, उनके मामले में प्रस्तावित प्रभार पर इसे कोई आपत्ति नहीं है।
- (iii) इसने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित प्रभार कम्पेटिबल कार्गो (यथा, ब्रेक बल्क, इस्पात, परियोजना कार्गो इत्यादि) का प्रहस्तन करने वाले कन्टेनर रहित उन पोतों पर, जो लाइसेंस करार के अन्तर्गत आते हैं, लागू नहीं होना चाहिए।

6. इस प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) का यह प्रस्ताव, छोटी-मोटी सरमतों, भंडार-सामग्री / यात्रियों को उतारने / चढ़ाने, मध्य समुद्र में आपूर्ति करने वाले पोतों, फ्लूमिगेशन इत्यादि विभिन्न कारणों से इसके टर्मिनल पर लंगर डालने वाले पोतों से, जब वे किसी कार्गो का प्रहस्तन न कर रहे हों, शुल्क वसूल करने के लिए है। विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) और वीसीटीपीएल के बीच हस्ताक्षरित लाइसेंस करार वीसीटीपीएल द्वारा प्रचालित बर्थों पर, कुछ शर्तों के अधीन, कन्टेनर पोतों से इतर पोतों को वीपीटी द्वारा मनोनीत करने की अनुमति प्रदान करता है। ऐसी स्थिति में, वीसीटीपीएल को वीपीटी के दरमान के अनुसार पोतघाट भाड़ा वसूल करने और उसका 50% अपने पास रखने का अधिकार है।
- (ii) वीसीटीपीएल ने बताया है कि पिछले वर्ष इनके टर्मिनल पर आए कन्टेनर रहित पोतों ऐसे में से अधिकतर के पास प्रहस्तन के लिए कोई कार्गो नहीं था और इसलिए, इन पोतों से वीसीटीपीएल को पोतघाट भाड़े के रूप में कुछ नहीं मिला यद्यपि इन्होंने इसके टर्मिनल पर भूल पर उपलब्ध सुविधाएँ प्राप्त की थीं।

यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण में सामान्य बूमितल सुविधाओं की मद में किसी पोत को अलग से प्रशुल्क देने की आवश्यकता नहीं है। पोत केवल पोत संबंधी प्रभार का ही भुगतान करता है जो आनुषंगिक गतिविधियों की लागत के आधार पर निर्धारित की जाती है जो बाद में, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों को स्पष्ट करती हैं। वीसीटी द्वारा संदर्भित निर्देशन समूह की संस्तुतियाँ भी न्यूनाधिक रूप से इन्हीं के अनुरूप हैं।

इस प्रकरण में एक अपवादीय स्थिति उभरती है क्योंकि समुद्र के भीतर की सेवाएँ भूस्वामी पत्तन न्यास द्वारा, जो पोत संबंधी प्रभार वसूल करता है, प्रदान की जाती हैं और वर्धों पर विवादित भूतलीय सुविधाओं का विकास प्राइवेट टर्मिनल आपरेटर द्वारा किया जाता है। जब कार्गो / कन्टेनर का अन्तरण होता है तो टर्मिनल आपरेटर प्रभार लगाता है जिसके लिए न्यायोद्यित रूप से यह कहा जा सकता है कि उससे उसके उपरिव्ययों की वसूली भी हो जाती है। किन्तु जब इस प्रकार का कोई पोत-तट प्रचालन नहीं होता, जैसाकि वीसीटीपीएल द्वारा उद्धृत मामलों में बताया गया है, तब प्राइवेट आपरेटर से अपने टर्मिनल की सामान्य सुविधाएँ निःशुल्क उपयोग करने देने की अपेक्षा करना अनुचित है। इस प्रकार ऐसी स्थिति में, पोत से टर्मिनल आपरेटर की भरपाई करने की अपेक्षा का प्रथम दृष्ट्या मामला उभरता है।

(iii) यह नोट करना उल्लेखनीय है कि प्रस्ताव कन्टेनर पोतों से जो प्रचालक का मुख्य धंधा है, सामान्य सुविधाओं की लागत अलग-से वसूलने के लिए नहीं है। कन्टेनरों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय सामान्य सुविधाओं की लागत उसमें पहले ही मिला दी जाती है। प्रस्तावित प्रशुल्क केवल उन कन्टेनर रहित पोतों से प्रभार वसूल करने के लिए है जो आपरेटर से कोई सरोकार रखे बिना टर्मिनल की सामान्य भूतल सुविधाएँ प्राप्त करते हैं। प्रस्तावित प्रशुल्क से होने वाली आय, यद्यपि यह नगण्य बताई जाती है, कन्टेनर व्यापार पर होने वाले बोझ को कम करेगा। इस संदर्भ में, यह पुनर्स्मरण कराया जाता है कि वीसीटीपीएल पर वर्तमान कन्टेनर प्रशुल्क लागत की पूरी तरह वसूली नहीं करता और टर्मिनल में विस्तृत अतिरिक्त क्षमता है।

(iv) इसकी सामान्य सुविधाओं का उपयोग करने के लिए प्रचालक (आपरेटर) को कुछ भरपाई करवा देने में अच्छाई हो किन्तु, पोत के जीआरटी के आधार पर प्रभार वसूलने का औचित्य स्पष्ट नहीं है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पोत संबंधी सेवा के लिए नहीं है बल्कि प्रचालक द्वारा व्यय किए गए सामान्य उपरिव्यय धन की उगाही के लिए है। ये व्यय राशियाँ, सामान्यतः स्वभावतः तथ की जाएंगी और उनका पोतों के घटते-बढ़ते आकारों से कोई संबंध नहीं होगा।

तथापि, चूंकि सम्बद्ध उपयोगकर्ता एसोसिएशन ने प्रस्तावित प्रभार से सहमति व्यक्त कर दी ही और भूस्वामी पत्तन ने भी प्रस्तावित प्रशुल्क ढांचे के प्रति अनापति व्यक्त कर दी है, यह प्राधिकरण इस मोड़ पर कोई एक पक्षीय परिवर्तन नहीं लाना चाहता है।

(v) संशोधित प्रस्तावित दर लागत आधारित नहीं है। यह मतैक्य के आधार पर है। अतएव, यह प्राधिकरण, लागत विश्लेषण का आग्रह किए बिना प्रस्तावित दर को अनुमोदन प्रदान करती है।

(vi) वीसीटीपीएल ने सूचित किया है कि उसने, अपने टर्मिनल पर इससे पहले लंगर डालने वाले कुछ कन्टेनर रहित पोतों पर तदर्थ आधार पर प्रभार लगाए हैं। वीसीटीपीएल ने तदर्थ प्रशुल्क आरम्भ करने के लिए संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में निर्धारित शर्तों को पूरी तरह से संतुष्ट नहीं किया है। वीसीटीपीएल द्वारा लागू की गई दर उसके प्रचालित दरमान में निर्धारित प्रशुलक से उत्पन्न नहीं है। जैसाकि उपयोगकर्ताओं की कोई पूर्व-सहमति नहीं ली गई थी, यह प्राधिकरण प्रासंगिक सम्बद्ध पोतों द्वारा किए गए भुगतान को तदर्थ दर के रूप में उनकी सहमति नहीं मानता है। वीसीटीपीएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को निपटाते हुए इस प्राधिकरण की राय

थी कि यदि वीसीटीपीएल द्वारा इस मद में कोई वसूली की गई हो, वह अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दर के आधार पर समायोजन के अधीन है। पिछले निर्णय को फिर दोहराया जाता है और वीसीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि वह अपने बिलों में पिछले प्रभाव से समायोजन करे।

7. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण कन्टेनर-रहित पोतों द्वारा अर्थात् नॉन-कम्पेटिबल कार्गो का प्रहस्तन करने वाले पोतों या किसी भी प्रकार का कार्गो प्रहस्तन करने वाले पोतों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं का उपयोग किए जाने के लिए, इसके वर्तमान दरमान के खंड II के अन्तर्गत निम्नलिखित अनुसूची 2.4 डालते हुए, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क को अनुमोदन प्रदान करता है:-

“2.4 पोतों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रभार

ये प्रभार विशाखा कन्टेनर टर्मिनल पर लंगर डालते हुए कन्टेनर-रहित पोतों अर्थात् नॉन-कम्पेटिबल कार्गो का प्रहस्तन करने वाले पोतों या किसी भी प्रकार के कार्गो का प्रहस्तन न करने वाले पोतों पर लागू होगा।

जीआरटी	दरें
10000 तक	रु. 2100.00 प्रति घंटा
10001 से 30000 तक	न्यूनतम रु. 2100.00 प्रति घंटा के साथ रु. 0.10 प्रति जीआरटी प्रति घंटा
30001 और अधिक	रु. 0.16 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2007/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 14th August, 2007

No. TAMP/12/2007-VCTPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for levy of charges for use of terminal facilities by non-container vessels as in the Order appended hereto.

3527 GI/07-2

SCHEDULE**Case No. TAMP/12/2007-VPT****Visakha Container Terminal Private Limited****..... Applicant****ORDER**

(Passed on this 7th day of August, 2007)

The Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) had filed a proposal for review of its Scale of Rates in February 2007. It had proposed to continue with the existing Scale of Rates but had proposed to introduce some new tariff items for miscellaneous services. One such tariff item proposed by the VCTPL was for levy of Rs. 8000/- per hour or part thereof from non-container vessels for use of the terminal facilities.

1.2. At the request of trade, a few non-container vessels were allowed to be berthed at its terminal last year with the consent of VPT for various miscellaneous activities such as minor repairs, disembarkation/embarkation of stores/passengers, berthing of offshore supply vessels, fumigation, etc. The License Agreement (LA) allows the licensee to handle non-container cargo vessels at its berth subject to consent of VPT. The LA stipulates sharing of 50% of wharfage charge prescribed in the Scale of Rates of VPT between the licensor and licensee in respect of non-container vessels handled at the terminal.

1.3. The VCTPL has clarified that most of the non-container vessels berthed at its terminal last year did not involve any cargo handling operations and hence there was no wharfage accrual to the VCTPL from such vessels.

Permitting such activities at the container terminal would be viable only if the terminal operator is suitably compensated towards cost involved for access of men, materials and vehicles, enhanced security and vigilance in the water front area including random boat patrol, illumination, house keeping and maintenance of various facilities, access to canteen and medical facilities, conservancy and manpower for supervision of terminal. In this backdrop, the VCTPL has proposed to levy Rs.8000 per hour from non-containers vessels for availing the facilities at its terminal.

1.4. In the absence of any specific rate in its Scale of Rates, the VCTPL has collected Rs. one lakh per day or part thereof from non-container vessels availing land side facilities at its terminal as mutually agreed between the concerned vessel agents and VCTPL. Since some vessels did not stay for the full day, some section of the trade suggested an hourly rate. Hence, hourly rate of Rs. 8000 (albeit higher than the pro-rata working) is proposed in order to benefit the trade in case vessels stay for a shorter duration. The proposed tariff is unlikely to generate much revenue and hence is proposed on an ad hoc basis.

2. Most of the users / user associations have objected the proposed tariff item. The land lord port Visakhapatnam Port Trust (VPT) has also strongly objected the proposed levy on the grounds that it is not as per the terms of the LA as the licensee cannot handle any non-container vessels without its permission.

3. A joint hearing was held on 12 June 2007 with reference to the proposal of VCTPL for review of its Scale of Rates. The VPT was advised to convene a meeting with the relevant user groups and the VCTPL to resolve the differences and attempt to arrive at a consensus position. The VCTPL was advised to file a revised proposal on this issue based on cost justification or on the basis of the consensus reached, which would be decided separately as and when the revised proposal is filed by the VCTPL. As decided in the joint hearing, this particular tariff item was de-linked from the main proposal, which is already disposed through the Order passed on 28 June 2007.

4.1. The VCTPL has accordingly, filed a revised proposal for levy of tariff for non-container vessels. It has informed that a meeting was convened by the VPT on 26 June 2007 with the Visakhapatnam Steamship Agents Association (VSAA) and a consensus was arrived at for levy of following tariff from non-container vessels:

2.4. Charges for use of Terminal facilities by vessels

The charges shall be applicable for non-container vessels i.e. vessels either handling non-compatible cargo or for vessels not handling any cargo at all, berthed at VCT.

GRT	Proposed rates
Upto 10000	Rs. 2100 per hour
10001 to 30000	Rs. 0.10 per GRT per hour with minimum of Rs. 2100 per hour
30001 and above	Rs. 0.16 per GRT per hour.

4.2. The VCTPL has requested this Authority to approve the proposed tariff based on consensus obtained from the concerned users.

5.1. The Visakhapatnam Steamship Agent's Association has confirmed acceptance to the tariff proposed by VCTPL.

5.2. The VPT confirmed that the meeting was convened with the VSAA and the VCTPL to discuss this tariff item. The port has made the following submissions with reference to this proposal:

- (i). The tariff proposed for use of terminal facilities like access control of visitors / materials (excluding cargoes) and passenger vehicles, enhanced security, illumination, house keeping, access to canteen and medical facilities, conservancy, etc., is not in line with the recommendations of the Directing Group on simplification and rationalisation of port procedures. In the said report, the Directing Group has recommended integration of such charges for incidental facilities either with wharfage or berth hire to the maximum possible extent.
- (ii). However, since the trade has given consent to the proposal, it has no objection to the proposed levy in case of the vessels which are not covered under the License Agreement.
- (iii). It has clarified that the proposed charge should not be made applicable to non-container vessels handling compatible cargo (e.g. break bulk, steel, project cargo etc.), which are covered under License Agreement.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) is to levy a fee from non-container vessels berthed at its terminal for various reasons such as minor repairs, disembarkation/embarkation of stores/passengers, berthing of offshore supply vessels, fumigation, etc., when such vessels do not handle any cargo.

The License Agreement signed between the Visakhapatnam Port Trust (VPT) and the VCTPL allows the VPT to designate other than container vessels at the berths operated by VCTPL, subject to certain conditions. In the event, the VCTPL is entitled to collect wharfage as per the SOR of the VPT, and retain 50% thereof.

- (ii). The VCTPL has reported that most of the non-container vessels that came to its terminal last year had no cargo for handling and hence there was no accrual of wharfage to VCTPL from these vessels though they availed the land side facilities at its terminal.

It is relevant here to point out that the approach adopted by this Authority does not require a vessel to pay a separate tariff towards the general landward facilities. A vessel pays only vessel related charges which are determined based on the cost of relevant activities which in turn account for the apportioned management and general overheads. The recommendations of the Directing Group referred by VPT are also more or less on these lines.

An exceptional position emerges in this case as the seaward services are provided by the landlord port trust which collects vessel related charges and the landward facilities at the berths in question are developed by the private terminal operator. When

cargo/container transfer takes place, the terminal operator levies charges which can be reasonably said to provide for recovery of his overheads. When no such ship-shore operation takes place, as in the cases cited by VCTPL, it is unreasonable to require the private operator to allow the general facilities of his terminal to be used free of cost. Thus, in such a situation, a *prima facie* case emerges for requiring the vessel to compensate the terminal operator.

- (iii). It is significant to note that the proposal is not for separate recovery of cost for general facilities from container vessels, which is the core business of the operator. The cost for general facilities is already factored into while prescribing the tariff for containers. The proposed tariff is only to recover charges from those non-container vessels which avail the general land side facilities of the terminal without any consideration to the operator. The income from the proposed tariff, though it is reported to be insignificant, will reduce the burden on container trade. In this context, it is recalled that the existing container tariff at VCTPL does not fully recover the cost and the terminal has huge surplus capacity.
- (iv). While there may be merit in allowing the operator some compensation for use of its general facilities, the appropriateness of collecting the charges on the basis of GRT of a vessel is not clear. The tariff proposed by the VCTPL is not for vessel related service but to recover the general overhead expenses incurred by the operator. These expenses will generally be fixed in nature and may not have any link with varying size of the vessels.
- (v). Nevertheless, since the concerned user Association has agreed to the proposed levy and even the land lord port has conveyed no objection to the proposed structure, this Authority does not like to effect any *suo motu* change at this juncture.
- (vi). The revised proposed rate is not cost based. It is based on consensus. This Authority, therefore, approves the proposed rate without insisting upon cost analysis.

The VCTPL has reported that it has levied charges on ad hoc basis on some of the non container vessels berthed at its terminal earlier. The VCTPL has not fully satisfied the conditions prescribed in the revised tariff guidelines for introducing ad hoc tariff. The rate introduced by VCTPL is not derived from the tariff prescribed in its existing Scale of Rates. As no prior consent of users was obtained, this Authority does not like to recognise payment made by the relevant ships, as their consent to the ad hoc rate. While disposing of the general revision proposal of VCTPL, this Authority held that recovery of charges, if any, made by VCTPL on this account is subject to adjustment, based on the final rate to be approved. The earlier decision is reiterated and the VCTPL is advised to adjust its billing retrospectively.

In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff proposed by the VCTPL for use of terminal facilities by non-container vessels i.e. vessels either handling non-compatible cargo or for vessels not handling any cargo at all by inserting the following Schedule 2.4. under Section II of its existing Scale of Rates:

“2.4. Charges for use of terminal facilities by vessels

The charges shall be applicable for non-container vessels i.e. vessels either handling non-compatible cargo or for vessels not handling any cargo at all, berthed at Visakha Container Terminal.

GRT	Rates
Upto 10000	Rs. 2100 per hour
10001 to 30000	Rs. 0.10 per GRT per hour with minimum of Rs. 2100 per hour
30001 and above	Rs. 0.16 per GRT per hour.

A.L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2007/Exty.]